Die

Handelspolitik der Hanseſtädte

und

die Intereſſen

des

deutſchen Vaterlandes.

Von

C. F. Wurm.

Hamburg, 1839.
Bei Tramburg's Erben.

Digitized by Google

Druck von J. H. Meldau.

Digitized by Google

Vorwort.

Die nachstehenden Blätter enthalten den Artikel „Hanseſtädte", den ich für das dreizehnte Heft des Brockhausſchen „Converſations-Lexikons der Gegenwart" ausgearbeitet habe, welches in dieſen Tagen in Leipzig erſcheinen wird.

Bei dem beſondern Abdruck, den ich, unter freundlicher Einwilligung der Verlagshandlung jenes Werkes, hier veranſtalte, konnte es nicht meine Abſicht ſein, dem Aufſatz einen weitern Kreis von deutſchen Leſern zu gewinnen; denn das Werk, dem er angehört, zählt über vierzehntauſend feſte Abnehmer. Sondern mein Augenmerk war auf die locale Verbreitung in den drei Städten berechnet.

Wenn mich nicht Alles täuſcht, ſo iſt im Lauf der letzten ſechs Monate die öffentliche Meinung über unſre Stellung zur deutſchen Handelswelt, in Folge neuerer Ereigniſſe, ungewöhnlich angeregt und zum Theil umgeſtimmt worden.

Ich habe verſucht, neben den nöthigen hiſtoriſchen Notizen, diejenigen Grundſätze hier zuſammenzuſtellen, von welchen ich glaube, daß ſie im Sinn unſrer wahren Intereſſen und zugleich im Sinn der Mehrzahl unſrer Bürger gedacht ſind. Mit Abſicht habe ich es vermieden, in's

Digitized by Google

Einzelne zu gehen und bestimmte Vorschläge zu äußern. Es scheint mir wichtig, daß eine Verständigung über die leitenden Ideen vorangehe, daß eine Grundlage sich herausstelle, auf welcher auch Ansichten, die im Einzelnen auseinandergehen, sich im redlichen Streben nach der gemeinen Wohlfahrt begegnen und einigen mögen.

Ist es mir nicht gelungen, eine solche Grundlage zu bezeichnen, so wird es Andern gelingen. Denn das Verdienst dieser Blätter — vielleicht das einzige, aber, wie ich hoffe, ein sichres — wird sein, daß sie eine Discussion veranlassen. Und diese thut uns Noth, damit nicht gesagt werde, die Stunde der Entscheidung habe uns unvorbereitet gefunden.

Hamburg, 8. August 1838.

C. F. Wurm.

Digitized by Google

1. Bedeutung der Hanseſtädte für den Welthandel.

Wenige einleitende Worte werden genügen, um die Stellung der Hanseſtädte zum Welthandel im Allgemeinen zu bezeichnen. Für Hamburg und Bremen hat die Unabhängigkeit der vormals ſpaniſchen und portugieſiſchen Colonien Amerika's eine neue Periode der Entwickelung herbeigeführt. Hamburg hat ſich zum Weltmarkt in der Weiſe ausgebildet, daß es unter den europäiſchen Handelsſtädten überhaupt wohl die dritte, und für den wichtigſten Zweig der Einfuhr (das Zuckergeſchäft) anerkannt die erſte Stelle einnimmt. Unter den begünſtigenden Urſachen, durch welche die Aneignung einer ſolchen Stellung im Wechſel der äußern Umſtände möglich ward, ſind, nächſt der Lage am Elbſtrom, die großartigen Anſtalten zu nennen, in welchen, nach gebrochner Macht des Hanſabundes, der Geiſt deſſelben ſich zum zweiten Male verkörpert, vor Allem die Bank, welche den Geſchäften der entfernteſten Völker die ſicherſte Grundlage unterbreitet.

Wenn in Hamburg die eigentliche Handelsthätigkeit dermaßen vorwaltet, daß weder die Fabrikation noch die Rhederei in irgend einem Verhältniß dazu ſteht, ſo beruht der Wohlſtand Bremens auf dem Zuſammenwirken dieſer und andrer Elemente. Nicht gering iſt die Zahl der geborenen Bremer, die, an den Hauptplätzen des amerikaniſchen Feſtlandes und Weſtindiens, als Commanditen oder als Chefs ſelbſtändiger Häuſer ihre Kenntniß der Exporten und der Bedürfniſſe jener Länder zu höchſt ergiebiger Verbindung mit der Heimath benutzen. Je mehr das Geſchäft für eigene Rechnung betrieben ward, deſto mehr Sorgfalt ward auf die Rhederei verwendet, die mit ihren zahlreichen, wohlgebauten und wohlgeführten Schiffen kaum irgend einer Nation nachſtehen dürfte. Eine nicht unbedeutende und eine ſtehende Beſchäftigung bot den Schiffseignern der Umſtand, daß Bremen als der Stapelplatz der deutſchen Auswanderer zu betrachten iſt. Aber die Ver-

Digitized by Google

mehrung der Rhederei wirkte auch zurück auf die Steigerung des Handels selbst. Höchst wichtig und vortheilhaft endlich ist es, daß mehrere Artikel, z. B. Tabak, wofür Bremen unbedingt den Hauptmarkt abgiebt, an Ort und Stelle einer fabrikmäßigen Verarbeitung unterworfen werden. Auch bei einigen Ausfuhrartikeln ist Aehnliches der Fall, wie z. B. von den westphälischen Leinen, die von Bremen aus verschifft werden, nicht uneben gesagt ist, daß sie durch die Appretur und Legung für die verschiedenen Märkte als eine Bremische Waare gelten können. Hierher gehört auch der in Deutschland seltene Unternehmungsgeist, mit welchem der Bremische Freistaat die Anlegung eines neuen Hafens für Schiffe von mindestens 120 Last beschloß, zu welchem Endzweck ein der Krone Hanover angehörender, geeigneter District am Ufer der Unterweser, durch einen Staatsvertrag vom 11. Januar 1827, acquirirt ward. So neu die Anlage ist, so hat doch „Bremerhaven" durch seine rasche Zunahme die Erwartungen gerechtfertigt, die den Staat zu nicht geringen Opfern bestimmten. So ist es die nach allen Seiten umsichtig rührige Industrie seiner Bürger, durch welche auch Bremen, bei einem verhältnißmäßig beschränkten Stromgebiete, den Rang einer Welthandelsstadt behauptet.

Wieder andere, großentheils in seiner Lage bedingte Verhältnisse sind es, denen Lübeck, so gänzlich auch seit der Zeit seiner alten Größe der Gang des Handels sich verändert hat, seine unbezweifelt dauernde Bedeutung für den Welthandel verdankt. An dem directen Verkehr mit der neuen Welt nimmt es nur sehr geringen Antheil. Umstände, deren Ungunst es mit den übrigen Ostseeplätzen theilt — der Sundzoll, die längere und oft unsichere Seereise, die höhere Assecuranzprämie — verbieten ihm, mit Hamburg und Bremen in dieser Hinsicht zu concurriren. Um so wichtiger ist Lübecks Thätigkeit für das Ostseegebiet, und zwar zunächst für den Verkehr der Ostseeplätze untereinander. Petersburg expedirt eine größere Anzahl Schiffe nach Lübeck, als nach irgend einem andern Hafen, und man kann annehmen, daß der funfzehnte Theil aller aus russischen Häfen der Ostsee auslaufenden Schiffe nach Lübeck bestimmt ist. Es ist die Frucht zeitgemäßer Anstrengungen, daß Lübeck zum Ausgangspunkt der ostseeischen Dampfschifffahrt geworden. Reihen-

Digitized by Google

fahrten von Segelschiffen nach mehreren Plätzen waren theils durch das Bedürfniß veranlaßt, theils belebten sie wiederum den Verkehr und beschäftigten die Rhederei. Wie der Handel die zu seinem Dienste geeigneten Anstalten nicht vermißt (es wären hier z. B. sechs Assecuranzcompagnien, eine Discontocasse und Zettelbank, mehrere öffentliche Waagen, zahlreiche Privatspeicher und ein großes Magazin für den Wollmarkt anzuführen), so ist auch für die Schifffahrt Sorge getragen. Die Barre von Travemünde wird durch einen Dampfapparat ausgetieft, um den Wasserstand von 14 Fuß zu sichern; zwei Dampfschiffe auf der Trave sind zum Bugsiren der Schiffe, zum Personen- und Gütertransport im Gange.

Am wichtigsten aber für das Ostseegebiet ist Lübeck durch seine naturgemäße Bestimmung, den Verkehr mit dem Nordseegebiet und indirect mit der transatlantischen Welt zu vermitteln. Lübeck und Hamburg sind die beiden Punkte, die in kürzerer Entfernung von einander, als irgend zwei andere, der Ostsee- und der Nordseeschifffahrt einen sichern Hafen gewähren. Wenn auf der schlechtesten aller Landstraßen (schlecht soweit sie nicht das Gebiet der beiden Städte, sondern das Holsteinische durchzieht) von Hamburg nach Lübeck jährlich ein Bruttogewicht von 24 Mill. Pfund und darüber an Gütern versandt wird; wenn selbst von Lübeck nach Hamburg, ungeachtet die nordischen Producte, wenn es nur irgend angeht, den Seeweg vorziehen müssen, nahe an 14 Mill. Pfund transitiren, so erkennt man in diesen Zahlen die Interessen, nicht zweier Städte, sondern weiter Länderstrecken. Daß aber diese Frachtfahrt als Sache des Welthandels gewürdigt wird, ergeben die Aeußerungen, mit welchen die englische Presse und das britische Parlament den Versuch aufgenommen haben, der neuerdings gemacht ist, „das baltische Uebel des Sundzolls auch dem gesunden Verbindungszweige, dem deutschen Isthmus, aufzuimpfen."

2. Zollsystem.

Die Handelspolitik der Hansestädte, so wie sie in ihren Zolleinrichtungen und in ihren Verträgen mit andern Handelsstaaten zu Tage liegt, ist das einfache Resultat einer über ihre Bestimmung und ihre wahren Interessen mehr und mehr auf-

Digitized by Google

:rzeugung. Sie haben ſämmtlich im Laufe des hnds ihre Zollgeſetzgebung vereinfacht, und die ſehr mäßigen Zollſätze noch mehr herabgeſetzt, hre 1835, Bremen 1826, 1830 und zuletzt noch Hamburg 1829—30. Der Eingangzoll beträgt, Satz, in Hamburg $\frac{3}{8}$ Procent (Getreide, Wolle, Stab= und Bauholz, Twiſte u. ſ. w. ſind ganz Bremen $\frac{2}{3}$, in Lübeck $\frac{1}{2}$ Procent vom Werth der)er Ausgangzoll iſt in Lübeck gänzlich abgeſchafft; beträgt er $\frac{1}{3}$ Procent, in Hamburg $\frac{1}{8}$ Procent. ſitzoll giebt es in Hamburg ſeit hundert Jahren in Bremen beträgt er im höchſten Fall 4 Grote n) vom Centner Bruttogewicht (für viele Waaren , oder $\frac{1}{24}$ dieſer Abgabe); in Lübeck $\frac{1}{4}$ bis höchſtens)om Werth der Güter. Wenn gleich dieſe Abgabe cht, um die Hafenwerke, Leuchtfeuer und dergleichen ı, und eine Recognition für die von der Stadt in cht aufgewendeten Summen keineswegs unbillig er= iſt doch in Lübeck in der neueſten Zeit die gänzliche dieſes Tranſitzolles ernſtlich zur Sprache gebracht ſehr beachtenswerthe Gründe empfohlen worden.

e neuern Handels= und Schifffahrts=Verträge.

den von den Hanſeſtädten gemeinſchaftlich abgeſch'oſſe= ls= und Schifffahrtsverträgen der neuern Zeit iſt der britannien (am 29. September 1825) der Zeitfolge rſte. Er iſt im Weſentlichen gleichlautend mit den hren 1824—29 von Großbritannien, nach Beſeiti= rühern ſtrengern Grundſätze, eingegangenen Recipro= ge, welche durch die in preußiſchen Häfen verhängte veranlaßt waren, wie denn auch der Vertrag mit ie Reihe eröffnet. Huskiſſon bemerkte bei dieſer Ge= m Parlamente: die Hanſeſtädte hätten allerdings icht wie andere Staaten dem von England befolgten r Ausſchließung oder Belaſtung ein ähnliches ent= , vielmehr hätten ſie ihre Häfen der engliſchen Flagge freundlichſten Begünſtigung, die in den Handels= dieſer Freiſtaaten überhaupt begründet ſei, zu jeder

Digitized by Google

Zeit geöffnet; es würde nur um so widersinniger und unbilliger sein, wenn man einer so liberalen Behandlung gegenüber die Gegenseitigkeit verweigern wollte, die man andern Mächten gewährt habe, welche den Willen an den Tag gelegt, Ungunst mit Ungunst zu erwidern. Diese Convention ist durch den Agenten und Generalconsul der Hansestädte in London, James Colquhoun, abgeschlossen, dem im Jahr 1835 in Anerkennung seiner einsichtigen Thätigkeit und seines oft bewährten Eifers das Ehrenbürgerrecht der drei Städte verliehen ward.

Das Jahr 1827 brachte zwei sehr wichtige Verträge, mit Brasilien (am 17. November) und mit den Vereinigten Staaten Nordamerika's (am 20. December). Der erstere ist durch eine außerordentliche Gesandtschaft in Rio Janeiro, bestehend aus dem Hamburgischen Syndicus Dr. Sieveking, und dem Bremischen Senator Gildemeister, unterhandelt und abgeschlossen.*) Wenn in Folge dieser ungemein günstigen Convention insbesondere der Hamburgische Handel mit Brasilien eine früher ungeahnte Bedeutung gewonnen hat, so hat ohne Zweifel Bremen von dem Tractat mit den Vereinigten Staaten, geschlossen durch den bevollmächtigten hanseatischen Minister Vincent Rumpff in Washington, die reichsten Früchte geerndtet. Die Hansestädte überhaupt nehmen im Verkehr der Vereinigten Staaten unter den europäischen die dritte Stelle ein; in der Schifffahrt dahin erscheint die hanseatische Flagge mit stärkerem Tonnengehalte beschäftigt, als irgend eine andere, die britische allein ausgenommen; an dem Geschäfte der Hansestädte dahin hat die hanseatische Flagge selbst einen größern Antheil genommen, als die national-amerikanische.

Im Jahr 1827 ward ferner ein Handelsvertrag mit Mexico, zwischen dem General-consul Colquhoun und dem mexicanischen Minister Camacho, am 16. Juni abgeschlossen, der aber niemals ratificirt worden ist. Die Ratification wurde auf eine befremdende Weise von mexicanischer Seite verzögert, bis endlich, wie der Hamburgische Senat im Februar 1831 der Bürgerschaft anzeigte, der mexicanische Minister Gorostiza erklärte, der

*) Mit Brasilien sollen, dem Vernehmen nach, neue Unterhandlungen jetzt eröffnet werden, da dies Reich erklärt hat, keinen seiner abgelaufenen Handelsverträge in der früheren Weise prolongiren zu wollen.

Digitized by Google

frühere Unterhändler habe seine Vollmacht überschritten, und der hanseatische Vertrag werde so wenig als der französische ratificirt werden. Neue Unterhandlungen wurden sofort angeknüpft, doch ohne zu einem Resultate zu führen. Indessen liegt auch keine Klage über die Behandlung der Hanseaten in Mexico vor, und es braucht nicht gesagt zu werden, daß die Hansestädte nicht, wie die große Nation, im Fall sind, Handelsverträge mit Gewalt erzwingen zu wollen.

Im Jahre 1828 ward, und zwar von Seiten Lübecks und Bremens, die Unterhandlung eines Schifffahrts- und Handelsvertrags mit der Krone Preußen angeregt, und am 4. October durch den hamburgischen Residenten in Berlin, L. A. v. Rebeur, Namens der drei Städte zum Abschluß gebracht. Der hamburgische Senat motivirte seinen Antrag auf die Mitgenehmigung der Bürgerschaft unter Anderm damit, „es möchte die Anknüpfung vertragsmäßiger Verhältnisse in Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten mit einem Staate, mit welchem Hamburg in dieser Hinsicht in so vielfachen Beziehungen stehe, auch in Zukunft um so eher Veranlassung geben, zu versuchen, ob nicht auf diesem Wege noch einzelne andere, dem hamburger Handel nach jenen Gegenden noch entgegenstehende Hindernisse beseitigt werden können."

Bereits im Jahre 1828 ward auch durch den Generalconsul in London mit dem colombischen Agenten Madrid über die Basis eines Handelsvertrags unterhandelt. Die zunehmende Wichtigkeit der venezuelanischen Häfen, insbesondere Laguairas, für den deutschen Leinenhandel war schon damals ein genügendes Motiv. Man erinnert sich, daß die jetzt unabhängigen drei Freistaaten Neugranada, Ecuador und Venezuela mit den Hauptstädten Bogota, Quito und Caracas, damals noch unter dem gemeinsamen Namen Colombias und unter Bolivar's Präsidentschaft vereinigt waren. Jeder Versuch der Annäherung scheiterte an der Unbeugsamkeit des Libertador, der in seinen Instructionen an den colombischen Geschäftsträger immer wieder auf den Grundsatz zurückkam, man dürfe den Hansestädten, im Tausch für die angebotene umfassendste Reciprocität, doch nur zu Gunsten ihrer eigenen, einheimischen Producte einige Vortheile gewähren. Vergebens ward bemerkbar gemacht, daß man eben so gut eine Be-

Digitized by Google

günſtigung für die Induſtrie der Vorſtädte von London, Glasgow und Dublin, oder von Neuyork, Baltimore und Neuorleans, zur Baſis eines Handelsvertrages mit Großbritannien und den Vereinigten Staaten vorſchlagen könnte. Dem Agenten Madrid ſchien die Richtigkeit des Vergleichs einzuleuchten; aber er mußte nun einmal ſeine Inſtructionen vertheidigen. Die Renitenz Bolivar's hatte übrigens in mercantilem Vorurtheil, von welchem er allerdings keineswegs frei war, nicht ihren einzigen Grund. Ihm lag vor allen Dingen die Anerkennung Colombias, als eines unabhängigen Staates, am Herzen; daher ſein Grundſatz, keiner europäiſchen Hauptmacht, alſo auch keiner der großen deutſchen Mächte, auf indirectem Wege irgend einen Handelsvortheil zu gewähren, damit für keine derſelben der Reiz wegfallen möge, ſelbſt einen Vertrag mit Colombia zu ſchließen, und dadurch deſſen Unabhängigkeit ausdrücklich anzuerkennen.

Mehrere Jahre nach Bolivar's Tode und nach der Trennung Venezuelas von den Schweſterrepubliken hielt, zwar nicht die vollziehende Gewalt, aber der Congreß der erſtern, Bolivar's Handelsſyſtem im Weſentlichen feſt. In der Praxis erlangte zuerſt der nordamerikaniſche Geſchäftsträger in Caracas eine liberalere Baſis als Ausnahme. Gegen das Princip einer ausſchließlichen Begünſtigung des directen Handels äußerte ſich ſehr beſtimmt der Staatsſecretair der Finanzen und der auswärtigen Verhältniſſe in einer Memoria de hacienda vom 20. Januar 1836, mit Bezug auf die beſtehenden Zollgeſetze folgendermaßen: „Der 12. Art. des Geſetzes beſtimmt, daß, um der Gleichheit der Rechte theilhaftig zu werden, die der 11. Art. zwiſchen nationalen Schiffen und denen der Nationen feſtſetzt, welche Tractate mit uns abgeſchloſſen haben, man durch ein Atteſt des Hauptzollverwalters in dem Hafen, aus welchem die Waaren verſchifft worden, den Beweis zu führen habe, daß dieſe Waaren Producte oder Manufacte der eigenen Nation ſeien, weil, in Ermangelung ſolchen Beweiſes, eine Erhöhung von 10 Procent des ſpecificirten und 5 Procent des Werthzolles zu entrichten iſt. Dieſer discriminirende Zoll, dieſe ungerechte, dem Handel und dem Nationalreichthume nachtheilige Belaſtung muß abgeſchafft werden. Die vollziehende Gewalt hat dies ſchon in dem Bericht des Jahres 1834 verlangt, als das Geſetz vom 14. Oct. 1830

Digitized by Google

noch in Gültigkeit war. Ein so großer Fehler ging ohne Widerspruch in das Gesetz vom 12. Mai 1834 über. Doch wird der Congreß dessen Fortdauer nicht dulden. Die Herkunft der eingeführten Waaren ist kein würdiger Gegenstand der Untersuchung für Regierungen, die im eigenen Interesse des Staats darauf bedacht sein müssen, den auswärtigen Handel seiner Fesseln zu entledigen u. s. w."

Die Hansestädte fanden in diesen Aeußerungen des Staatssecretairs in Caracas die Grundsätze ihrer eigenen Handelspolitik wieder. Man durfte, wenn auch nicht die plötzliche Ausrottung von Vorurtheilen bei der Mehrzahl der venezuelanischen Gesetzgeber, doch um so gewisser bei der Regierung, die jene unumwundene Sprache geführt, die Bereitwilligkeit voraussetzen, auf Vorschläge der Reciprocität einzugehen. Unterdessen hatten auch die Verhältnisse mehr und mehr sich so gestaltet, um solchen Vorschlägen für beide Theile einen erhöhten Werth zu geben. Venezuelas Handel entwickelte sich, wenn nicht sehr rasch, doch fortwährend und mit Sicherheit sich hebend. Der gesammte Umsatz der Republik im auswärtigen Handel (Einfuhr und Ausfuhr, die sich ziemlich einander die Waage halten, betrugen zusammen im Jahre 1830 die Summe von 5,587,104 Dollars) erreichte im Jahre 1835 den Werth von 6,383,609 Dollars. Davon betrug, trotz der discriminirenden Zölle, der Werth des directen Handels mit Hamburg und Bremen bereits 646,487 Doll. *) Außerdem aber verdiente der Verkehr von Venezuela mit St. Thomas besondere Beachtung, der im Jahre 1835 sich auf 1,556,395 Dollars belief, also um 500,000 Dollars den mit Großbritannien überstieg; ein Verkehr, der zum großen Theil auf deutschen Producten zu beruhen scheint, von welchen sich annehmen ließ, daß sie von Hamburg und Bremen unter der Aegide eines Vertrags unter eigener Flagge direct nach den Häfen Venezuelas (Laguaira, Puerto Cabello, Guiana, Ma-

*) Aus der Memoria de hacienda vom 20. Januar 1838 ergänzen wir, daß 1837 der gesammte Verkehr Venezuelas 9,627,229 Dollars, der Verkehr mit Bremen und Hamburg aber 1,108,147 Dollars im Werthe betrug, und daß die Hansestädte nach den Vereinigten Staaten, Großbritannien und dem dänischen Westindien die vierte Stelle im auswärtigen Handel der Republik einnahmen.

Digitized by Google

racaibo u. and.) würden geführt werden können. *) Zu diesen Betrachtungen kam noch das wichtige politische Ereigniß der Uebergabe von Puerto Cabello im März 1836, wodurch der Freistaat Venezuela vollends consolidirt, und gegen jede Unternehmung einer Faction im Innern gesichert erschien. Unter diesen Umständen ward, nach der Ernennung des Herrn Santos Michelena zum auswärtigen Staatssecretair, die früher unter ganz andern Verhältnissen abgebrochene Unterhandlung wieder aufgenommen, und am 27. Mai 1837, zunächst durch den rühmlichen Eifer des hanseatischen Geschäftsträgers in Caracas, Georg Gramlich, zu Ende geführt. Dem Vernehmen nach wird gegenwärtig mit den Schwesterrepubliken Ecuador und Neugranada auf der Basis eines ähnlichen Vertrages unterhandelt. **)

4. Inhalt der Verträge.

Nach diesen Notizen wird die Thätigkeit außer Frage gestellt sein, mit welcher die Hansestädte bemüht gewesen sind, ihre Interessen durch Verträge mit andern Handelsmächten zu fördern und zu sichern. Aber man fragt billig nach den Resultaten dieser Thätigkeit, nach dem Inhalt der Verträge. Die Hauptzüge, die leitenden Grundsätze werden aus einem gedrängten Ueberblick klar werden. Was die Schifffahrtsabgaben aller Art anbelangt, so ist in den sämmtlichen Conventionen die hanseatische Flagge der nationalen vollkommen gleichgestellt. Was die Einfuhr der Waaren anlangt, so kommen dabei die folgenden Rücksichten, einzeln oder combinirt, in Betracht: 1) der Ursprung der Waaren, 2) die Flagge, 3) der Verschiffungsort und 4) die Nationalität des Eigners der Waaren. Hier weichen nun die

*) Im Jahre 1837 war der Verkehr mit St. Thomas auf 1,936,329 Doll. gestiegen und betrug nur ein Drittel weniger, als der mit den Vereinigten Staaten.

**) Im Augenblicke, da dieser Artikel zur Presse gehen soll, können wir noch hinzufügen, daß am 18. Mai d. J. ein Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrag der Hansestädte mit der Türkei von dem Generalconsul Colquhoun und dem Gesandten Reschid Pascha unterzeichnet worden, durch welchen den Seefahrern, den Handelsleuten und Reisenden der Hansestädte in allen wesentlichen Stücken dieselben Rechte eingeräumt sind, wie den begünstigtsten Nationen — ein Ausdruck, der seit dem Abschluß des britischen Vertrages, in der Türkei um ein Ziemliches mehr bedeutet, als zuvor.

Digitized by Google

Stipulationen der Verträge, je nach den von den betreffenden Staaten überhaupt festgehaltenen Grundsätzen, von einander ab.

Der britische Vertrag stellt für Waaren, welche gesetzmäßig von hanseatischen Häfen direct nach britischen gebracht werden können, die Abgabe gleich, ob sie unter hanseatischer oder britischer Flagge eingeführt werden. Die Verträge mit Preußen, den Vereinigten Staaten und mit Venezuela lassen Waaren, ohne Unterschied des Ursprungs, unter hanseatischer Flagge gegen Entrichtung derselben Abgabe zu, wie unter der Nationalflagge jener Länder. Nordamerika läßt die Producte und Manufacte der Hansestädte unter gleicher Abgabe zu, wie dieselben Artikel, wenn sie aus irgend einem andern Lande stammen; Venezuela dehnt diese Begünstigung auf alle Producte und Manufacte der deutschen Bundesstaaten aus, sofern sie aus hanseatischen Häfen ausgeführt sind. Preußen macht keinen Unterschied, ob der Eigenthümer der Waaren preußischer Unterthan oder hanseatischer Bürger ist. Preußen dehnt seine Zugeständnisse ausdrücklich auf den indirecten Handel aus. Brasilien endlich, mit einer in diesem Vertrage zuerst erscheinenden und auch sonst nicht häufigen Liberalität, begünstigt die hanseatische Flagge in der Frachtfahrt und dem Zwischenhandel von fremden, gleich begünstigten Häfen nach den brasilischen; es gestattet eine Zollermäßigung von 9 Procent für Waaren aller Art, ohne Unterschied des Ursprungs, welche aus hanseatischen Häfen in hanseatischen oder in Schiffen einer andern, im directen Handel begünstigten Nation eingeführt werden. Was den Beweis der Nationalität der Schiffe betrifft, so verlangt England, daß ein Schiff in einem hanseatischen Hafen erbaut, daß es hanseatisches Eigenthum, daß der Capitain hanseatischer Bürger sei, und daß drei Viertel der Bemannung aus hanseatischen Bürgern oder Unterthanen eines der andern deutschen Bundesstaaten bestehe. Nordamerika verlangt Dasselbe, mit Ausschluß der ersten Bedingung hinsichtlich des Ortes, wo das Schiff erbaut sein mag. Brasilien verlangt, daß das Schiff hanseatisches Eigenthum und der Capitain hanseatischer Bürger sei; als Beweis nimmt es die gehörigen Seepässe. Preußen stipulirt die Vorzeigung von Schiffspässen und Musterrollen; für die Flußschifffahrt das in der Elb- und Weser-Schifffahrtsacte vereinbarte Manifest. Venezuela betrachtet als

Digitized by Google

hanseatische Schiffe diejenigen, die nach den Gesetzen der Hansestädte als solche gelten. Im Allgemeinen verpflichten sich die Vereinigten Staaten, Venezuela und Brasilien, alle Begünstigungen, welche jetzt oder künftig andern Nationen eingeräumt sein mögen, sofort auch den Hansestädten für ihre Schifffahrt und Handlung einzuräumen. Zu Gunsten der neutralen Flagge enthält der Vertrag mit Venezuela die meisten und schätzbaren Zugeständnisse; doch gewährt auch Brasilien der hanseatischen Flagge im Fall eines Seekrieges, was es nur irgend einer andern verstatten wird.

Diese sämmtlichen Verträge sind zwar für die drei hanseatischen Republiken gemeinschaftlich geltend, es ist aber die ausdrückliche Uebereinkunft getroffen und dem Texte derselben einverleibt, daß das etwaige Aufhören eines Vertrages für eine der Städte keine Wirkung auf die vertragsmäßigen Verhältnisse der beiden andern haben, für diese vielmehr in solchem Falle der Vertrag dennoch in voller Kraft bleiben soll. Mit mehreren Regierungen haben außerdem die einzelnen Städte die officielle Erklärung der gegenseitigen Gleichstellung der Schiffe hinsichtlich aller Schiffsabgaben, Hafengelder u. s. w. ausgetauscht.

Endlich ist zu erwähnen der Accessionsvertrag der Hansestädte (9. Juni 1837, unterhandelt und unterzeichnet in Hamburg von dem britischen Geschäftsträger und Generalconsul Henry Canning, dem französischen Geschäftsträger Baron Lasalle und dem hamburgischen Syndicus Sieveking) zu den britisch-französischen Tractaten zur wirksamern Unterdrückung des Sklavenhandels. Es ist nicht ganz ohne Bedeutung, daß die hanseatische Flagge ermächtigt ist, verdächtige Schiffe unter britischer oder französischer Flagge anzuhalten, zu untersuchen und im Betretungsfall aufzubringen. In Folge dieses Traktats sind ferner in den einzelnen Städten Verordnungen erschienen, durch welche jeder Sklave im Augenblicke, da er hanseatisches Gebiet betritt, frei wird, die Theilnahme am Sklavenhandel aber, außer Geld- und Zuchthausstrafe, mit dem Verluste des Bürgerrechtes und aller damit verbundenen Rechte, namentlich des Rechts, die hanseatische Flagge zu führen, gesetzlich bedroht ist.

5. Die Hansestädte als unabhängige Handels- und Seestaaten.

Das ist demnach der Gebrauch, den die Hansestädte von der Stellung gemacht haben, in welcher sie, als unabhängige

Digitized by Google

Handels- und Seestaaten, durch feierliche Völkerverträge diesseit und jenseit des trennenden Weltmeeres anerkannt sind. Entlastung des Verkehrs, Erleichterung der Schifffahrt, vollkommene Gegenseitigkeit in allen Stücken, und selbst wo diese nicht von Andern gewährt ist, dennoch Gleichstellung fremder Flaggen mit der einheimischen, niedrige Zollsätze, und selbst diese in bedeutenden Ausnahmen noch ermäßigt oder ganz beseitigt: das sind die Grundsätze ihrer Handelspolitik. Daß sie dabei im eigenen Interesse verfahren, ist von Fremden so wenig bezweifelt, als von ihren Bürgern geleugnet. Daß sie im Interesse des Welthandels verfahren, ist nicht minder allgemein anerkannt. Jeder größere Handelsplatz dürfte noch heute, und heute eher noch lebhafter als damals, einstimmen in die Worte einer von der Handelskammer in Bordeaux 1802 ausgegangenen Denkschrift: „Hamburg, Bremen und Lübeck sind die einzigen Hansestädte, welche ihre Unabhängigkeit und Freiheit behauptet haben; es ist unser größtes Interesse, daß sie sie immerfort behaupten," und in Villers' Commentar zu diesen Worten: „Man müßte der öffentliche Feind aller Nationen und seiner eigenen sein, um den Gedanken eines Angriffs auf diese Institute des Welthandels, oder ihrer Zerstörung zu fassen; sie müssen heilig gehalten werden."

6. Die Hansestädte als deutsche Bundesstaaten.

Aber die Hansestädte sind nicht allein Institute des Welthandels; sie sind auch deutsche Bundesstaaten. Waren die Hansestädte als deutsche Bundesstaaten berechtigt, ihre Handelspolitik, wie sie gethan haben, nach eigenem Gutbefinden zu ordnen? Die Freiheit und Unabhängigkeit, wofür die Städte Gut und Blut eingesetzt, zu einer Zeit, als der Purpur der Rheinbund-Souverainetäten (mit Ausnahme Mecklenburgs) noch hinter dem fremden Kriegswagen im Staube sich hinschleppte — diese Freiheit und Unabhängigkeit ist ihnen durch die deutsche Bundesacte garantirt. Sie sind mit den übrigen Bundesgliedern gleichberechtigt, gleichverpflichtet. Für die Erfüllung des 19ten Artikels der Bundesacte ist von Seiten des Bundes nichts geschehen. Der Bund, als solcher, scheint auf das Verdienst verzichtet zu haben, den Völkern die Freiheit des innern Handels und Verkehrs zu gewähren. Die einzelnen Staaten, der Reihe nach,

Digitized by Google

haben ihre Verkehrsverhältnisse nach eigenem Ermessen selbst geordnet. Die Hansestädte haben Dasselbe gethan. Den kleinsten so wenig als den größten Staaten hat der Bund, als sie solches unternahmen, die von Allen gemeinsam vorbehaltene Berathung eingewendet. Wenn selbst in dem Falle, da ein Bundesstaat den Handel des andern im Durchzug belastet, der 19te Artikel mit geringem Erfolge angerufen zu werden scheint; wenn, trotz dem 19ten Artikel, trotz den darin als leitend bezeichneten Bestimmungen eines europäischen Vertrags (der Wiener Congreßacte), der Stader Elbzoll fortbesteht, so ist in der That nicht abzusehen, wie den Hansestädten der 19te Artikel im Wege hätte stehen können, während sie thaten, was an ihnen war, um den Sinn desselben ihrerseits zur Wahrheit werden zu lassen.

7. Die alten Vorwürfe; die vermeinten Interessen.

Indessen, die Hansestädte können formell durchaus im Rechte, durchaus befugt sein, ihr Handelssystem nach Belieben zu wählen, und der Gebrauch, den sie von ihrer Unabhängigkeit machen, das Princip ihrer Handelspolitik könnte dennoch den deutschen Interessen widerstreiten. Diese Beschuldigung ist so oft, so bitter, so zuversichtlich wiederholt worden, daß wir nicht umhin können, die Anklagepunkte noch einmal in aller Bündigkeit der Beurtheilung des Lesers vorzulegen.

»Die Hansestädte sind die Agenten Englands.« Seltsam, wenn England zu seinen Agenten gerade Diejenigen wählt, die es auf den Märkten der halben Welt als seine Nebenbuhler findet. Oder was bedeuten die hanseatischen Verträge, was anders, als daß sie mit England im indirecten wie im directen Handel concurriren? — »Sie sind von England abhängig.« Sie haben England nicht gefragt, als sie jene Verträge schlossen; auch sind weder die in den Städten ansässigen Engländer, noch sind englische Waaren, noch ist die englische Schifffahrt vor andern begünstigt. — »So machen sie doch Deutschland abhängig von England.« Etwa, indem sie jeden Markt der Einfuhr, jeden der Ausfuhr offen zu halten suchen, und englischem Monopol der Schifffahrt, wie des Waarenverkehrs, auf jedem Punkte entgegengetreten? — »Sie überschwemmen Deutschland mit englischen Waaren.« Nicht mehr, als Deutschland es in

Digitized by Google

ſeinem eigenen Intereſſe findet, ſich überſchwemmen zu laſſen. — »Sie ziehen das Geld aus dem Lande.« Dieſe trefflichen Leute ſcheinen zu glauben, daß Deutſchland an England immerfort zahlt, zahlt, zahlt, ohne etwas wieder zu bekommen. Sie ſcheinen nicht zu wiſſen, daß auch dies, wäre es der Fall nur möglich wäre, wenn Deutſchlands Ausfuhr nach andern Ländern ſeine Einfuhr ſo weit überwöge, um die Differenz auszugleichen. Sonſt, woher käme denn das Geld immer wieder? Unſer Vaterland, von dem wir nur beſcheiden rühmen, es habe ſein »Körnlein Golds,« oder noch beſcheidener mit Claudius, es habe »auch etwas Lauſegold,« iſt es denn ein Golconda geworden oder ein Potoſi? Soll die Klage etwas Anderes heißen, ſo iſt die Logik noch merkwürdiger. Deutſchland verarmt, weil es ſo Manches von England kauft. Deutſchland kauft von England, weil es dort Manches am beſten und wohlfeilſten findet. Deutſchland verarmt, weil es das Beſte da einkauft, wo es am wohlfeilſten iſt! — »Aber die Hanſeſtädte tragen doch dazu bei, die deutſche Induſtrie zurückzuhalten.« Iſt es die Schuld der Hanſeſtädte, wenn, bei aller Höhe einzelner Zollſätze, doch noch keine deutſche Regierung ſich zu Einfuhrverboten gegen fremde Induſtrie hat entſchließen können? — »Sie überſchwemmen Deutſchland mit Colonialwaaren.« Germaniſirt euern Luxus; die Runkelrübe, die Cichorie für immer! Wollt ihr das nicht, ſo überlegt, ob ihr beſſer thut, wenn ihr von den Hanſeſtädten keine Colonialwaaren mehr kauft, wenn der Holländer euch ſeinen Preis dictiren kann ohne läſtige Concurrenz. — »Sie thun Nichts für Deutſchland.« Nichts, als (was ſie freilich in ihrem eigenen Intereſſe thun müſſen) daß ſie für Deutſchland einkaufen, ſo wohlfeil als möglich, was es braucht, und daß ſie ſeinen Ueberfluß verkaufen, ſo werthbringend als es angeht. — »Sie ſind eben Allerwelts-Kaufleute, nicht deutſche.« Da haben wir's: Allerwelts-Kaufleute, und zugleich ausſchließliche Agenten Englands!

8. Der deutſche Zollverein und die deutſche Seeküſte.

Doch genug, und ſchon zu viel von dieſen Dingen. Der blinde, wenn auch nicht immer übelwollende Eifer, der ſolche Anklagen eingeben konnte, verräth eine gar zu grobe Unkunde,

Digitized by Google

nicht allein des hanseſtädtiſchen, ſondern des Handels überhaupt. Eine ganz andere Frage drängt ſich uns auf, eine Frage, welche die ernſteſte Erwägung mit dem vollſten Recht in Anſpruch nimmt. Wir meinen, wie ſich von ſelbſt verſteht, das Verhältniß der Hanſeſtädte zum deutſchen Zollverein.

Der deutſche Zollverein, der jetzt auf 8088 []Meilen über 25 Millionen Deutſche umfaßt, iſt das einzige Große und Nationale, was ſeit der Gründung des Bundes zu Stande gekommen. Preußens Verdienſt dabei wird nicht geſchmälert, wenn man annimmt, daß es an ſeine eigene Zukunft nicht minder als an die der andern deutſchen Stämme denken mochte, daß es ſich ſagte, »man müſſe ſäen, um zu erndten,« wenn ſeine Staatskaſſe bedeutende Geldopfer gebracht hat und fortwährend bringt. Ueber den ſichtbaren Erfolg für den Wohlſtand der Vereinsſtaaten giebt es in Deutſchland nicht zweierlei Meinungen, wenn auch die Einen den Grund mehr in der Höhe, die Andern (und dieſe ohne Zweifel richtiger) in der Gemeinſamkeit des Tarifs erblicken.

Doch ſchlagen wir keineswegs den augenblicklichen äußern Wohlſtand allein, noch ſchlagen wir ihn am höchſten an. Wenn uns nicht Alles täuſcht, ſo ruht im Schooße des Vereins jeder beſſere Keim von Deutſchlands Zukunft. Was die Einheit Deutſchlands in der Sphäre des öffentlichen Rechts bedeute, darüber ſind die Völker durch trübe Erfahrungen belehrt worden. Durch den Zollverein iſt die Einheit Deutſchlands zum erſten Male aus der idealen Sphäre in die der materiellen Intereſſen herabgeſtiegen.

Nun, dieſem Verein haben die Hanſeſtädte ſich nicht angeſchloſſen. Der weſtlichſte Hafen des Vereins iſt Stralſund. Der ganze deutſche Küſtenſtrich, von der Mecklenburgiſchen Reckenitz bis zum Kieler Kanal, und wieder von der Eider bis zur Ems, alſo außer den Hanſeſtädten noch Mecklenburg, Holſtein, Hanover, Oldenburg (die beiden letztern mit Braunſchweig zu einem beſondern Zollſyſtem verbunden) gehören zur Zeit dem deutſchen Zollverein nicht an. Geſtehen wir es nur, es liegt etwas Unnatürliches in dem gegenwärtigen Verhältniß dieſer Länder zum Zollverein, indem ſie ſich gegenſeitig als Ausland betrachten. Wenn es beſonders unnatürlich erſcheinen mag, daß

Digitized by Google

Handel deutscher Staaten, welche ihrer-
:te zu durchschnittlich sehr viel niedrigern
.e zu den niedrigsten) zulassen, im Ver-
) belastet sind, so ist auf der andern Seite
r Küstenstaaten von einem deutschen Ver-
s und so deutschen Charakters eine That-
tiefliegende Gründe zu erklären, nur durch
chtfertigen ist.

essen der einzelnen Küstenstaaten.

zuerst die Hansestädte. Wir werden schwer-
finden, wenn wir sagen, es kann von ihrem
nicht sein, so lange nicht das ganze Küstengebiet
z bis zur Ems zum Beitritt entschlossen ist.
ıbinationen sind allerdings augenscheinlicher als
B. liegt es auf der Hand, daß Hamburg nicht
:, so lange Altona außer der Zolllinie wäre. Die
:ch welche die Herabsetzung des Einfuhrzolls auf
:anlaßt ward, und welche seiner Zeit in der bün-
sund gedachten Denkschrift eines Hamburger Bür-
lt wurden, sind noch in frischem Andenken. Im
als der Hamburgische Einfuhrzoll doch nicht höher
½ Procent, entzogen sich dem Hamburger Zoll aus-
espeicherte Waaren zum Werth von 7 Millionen Mark
zugleich rechnete man, daß 200,000 Mark an Lager-
Altonaer Speichern von Hamburgern jährlich bezahlt
Ebenso wäre der Anschluß Altona's ohne das übrige
nur, wie in der Elbsperre- und Schmuggelzeit, eine
ür Tönningen.
fragt sich sehr, ob irgend eine der drei Städte beitreten
so lange eine andere, oder sonst ein guter Hafen desse-
stenlandes der Ostsee oder Nordsee frei bliebe. Was
z. B. betrifft, so bezweifeln wir sehr (was doch ein
Kaufmann in der Schrift: »Ueber das Verhältniß
s zum Zollverein,« 1837, anzunehmen scheint), daß
en erleichterten Absatz seiner Fabrikate Bremen für die
ıdung eines Theils seines zu belastenden überseeischen
s entschädigt werden würde. Ueberhaupt haben wir

Digitized by Google

wenig Glauben an ein gedeihliches Beitreten vereinzelter Küstenstaaten. Was die ganze Küstenstrecke anlangt, so besteht sie, die Hanseſtädte ausgenommen, aus Ländern, in welchen die ländliche Production jeden andern Nahrungszweig überwiegt, und in großen Quantitäten ihren Absatz seewärts, oder in benachbarten Gebieten gegen mäßige Abgaben findet. Für diese würde das Vereinsgebiet mehr Concurrenten als Abnehmer liefern. Was dagegen von Fabrikwaaren verbraucht wird, bietet das Ausland großentheils billiger als das Vereinsgebiet. Unter diesen Umständen ist kaum zu denken, daß diese Küstenstaaten sich entschließen könnten, einen hohen Tarif anzunehmen; und eine Ermäßigung des Vereinstarifs bis zu dem den Wünschen der Küstenländer entsprechenden Satze, möchte durch die Finanzbedürfnisse der größern Vereinsstaaten mindestens noch ziemlich lange verzögert werden. So wäre die Wahrscheinlichkeit des Ereignisses in die Fern gerückt, das wir als vorgängige Bedingung, doch nicht als zwingendes Motiv für den Beitritt der Hanseſtädte betrachten.

10. Der Anschluß der Hanseſtädte an den Zollverein. Vortheile für Deutschland.

Aber wenn es nun wirklich würde, wenn die übrigen Küstenländer alle zum Beitritt sich entschlossen hätten; wie dann? Wäre dann, im Interesse der Vereinsstaaten selbst, im deutschen Interesse, der Anschluß der Hanseſtädte an den Zollverein zu wünschen? So stellen wir mit Absicht die Frage. Mit Absicht ordnen wir jedes besondere Interesse der Hanseſtädte dem Gesammtinteresse unter. Wir denken uns den Verein, wie er nicht ist, aber möglicherweise werden kann, nämlich, mit Ausnahme der deutschen Staaten Oesterreichs (deren Verhältnisse übrigens kaum eigenthümlicher sein können, als die der Hanseſtädte in ihrer Art sind), als einen Handelsverein aller deutschen Volksstämme, die seit langen Jahren zum ersten Male einmüthig zu einem gemeinsamen Zweck sich die Hände bieten. Wenn wir auch nicht von der Ueberzeugung durchdrungen wären, daß dem Ganzen gegenüber der Einzelne sich unterordnen müsse zu nationalem Zweck und in nationaler Gesinnung, so wüßten wir doch,

Digitized by Google

daß über kurz oder lang die Ordnung der Natur, die Gewalt der Dinge den verzögerten Entschluß beschleunigen würde.

Fragen wir nach den Vortheilen, welche der Verein von dem Anschluß der Hansestädte sich versprechen könnte, oder welche durch eifrige Schriftsteller ihm davon versprochen sind. Kaum in Betracht kömmt, was der Vereinskasse oder der Industrie der Vereinsstaaten durch den Verbrauch der Städte zufließen würde. Man vergesse auch nicht die Rücksicht, die der Verein bei der Repartition zu Gunsten der freien Stadt Frankfurt bereits hat eintreten lassen. Der oben angeführte Bremer Kaufmann nimmt für Bremen eine fünf- bis sechsfache Quote in Anspruch, was bei den Gewohnheiten und der Lebensart einer wohlhabenden Handelsstadt, im Contrast mit denen einer gleich zahlreichen ländlichen Bevölkerung, kaum zu hoch erscheinen dürfte; wie möchte wohl die billige Quote für Hamburg sich stellen? Auch vergesse man nicht (da wir den Finanzpunkt, als den unwichtigsten, hier vorausnehmen) die vermehrten Kosten der Küstenbewachung.

Die Hauptsache würde immer bleiben, daß der Verein das verhängnißvolle jusqu'à la mer zur vollen Wahrheit machte, daß er das ganze deutsche Küstengebiet in sich aufnähme. »Dann,« sagt uns ein Schriftsteller aus dem Binnenlande, »dann könnten wir für den Absatz unserer Producte Sorge tragen.« Sorgen denn etwa die Hansestädte nicht dafür? Ist es nicht ihr erstes Interesse, ohne daß man sie besonders darauf zu verpflichten braucht? Den directen Handel in allen Stücken erzwingen wollen, heißt sich in die Kindheit des Verkehrs zurückversetzen, heißt in gar manchen Fällen, nicht einen höhern Gewinn sichern, sondern neben Mühen und Weitläuftigkeiten noch die Wagniß höhern Verlustes laufen. Wären die Hansestädte auch im Verein, der Handel würde fortfahren, die Anforderung an sie zu stellen, daß sie als große Waarenlager dienen, sofern sie es dann noch in derselben Weise vermöchten. Schwerlich würden sie dann für den Absatz deutscher Erzeugnisse mehr leisten als jetzt. Nach Dieterici deckt der Absatz gebleichter, gefärbter Leinwand, die aus und durch die Provinz Brandenburg nach Hamburg, und von da dem Weltmarkt zu-

Digitized by Google

geführt wird, den ganzen Bedarf an Kaffee im ganzen Zollverbande. Würde der Schlesier, der Sachse, der Brandenburger mehr von Hamburg sich versprechen dürfen, wenn es dem Verein angehörte? Und sollten jemals die Städte in diesem ihrem Berufe lässig werden, nun, so könnte ja die Mitbewerbung anderer Vereinshäfen sie anspornen!

Man sagt ferner: »Dann könnten wir Handelstractate schließen mit dem Auslande und brauchten uns nicht schnöde behandeln zu lassen.« Wir erlauben uns, daran zu erinnern, daß die Hansestädte in ihrer jetzigen Stellung Handelsverträge mit dem Auslande abgeschlossen haben, und daß die von ihnen eingeführten Waaren keiner Ursprungscertificate bedürfen, um der Begünstigung theilhaftig zu werden. Tragen wir hier einen ergänzenden Zug zur Geschichte des Tractats mit Venezuela nach. Ehe jene frühern Unterhandlungen in London sich zerschlugen, soll leise darauf hingedeutet worden sein, die Geographie der colombischen Zollwächter dürfte kaum hinreichen, um Waaren nichthanseatischen Ursprungs von der Begünstigung auszuschließen. Das war nicht, was man von hanseatischer Seite suchte. Und es gelang in dem wirklich geschlossenen Vertrage, für die Erzeugnisse aller deutschen Bundesstaaten ausdrücklich die gesuchte Begünstigung zu erlangen. Das Erzwingen von Handelsverträgen durch Retorsion ist unthunlich, außer durch Differenzzölle, und noch hat der deutsche Zollverein das anderwärts in seinen Folgen erkannte System eigentlicher Differenzzölle nicht in seine Maxime aufgenommen. Die schnöde Behandlung mag auf England gehen, wo der Zwang am wenigsten fruchten dürfte, wo namentlich die Kornbill eine Frage, nicht der auswärtigen, sondern der einheimischen Politik, nicht der Staatswirthschaft, sondern der Parteikämpfe geworden ist.

»Dann,« heißt es endlich, »könnten wir für unsere Flagge — für die deutsche Flagge — Rechte aller Art durch Retorsion erzwingen, durch Navigationsgesetze unserer Schifffahrt wie unserm Handel neuen Schwung geben.« Dieses Thema ist besonders von einer ehrenwerthen Hamburgischen Stimme für den Anschluß (»Für die Ausbreitung des deutschen Zollvereins bis an die Seegränze,« 1838) mit vieler Wärme behandelt. Aber

Digitized by Google

t ein zweischneidig Schwert; man kann leicht, führen will, sich selbst sehr wehe thun. Daß der und blühend sein kann, ohne Navigationsgesetze, anseſtädte; daß die Rhederei ihrer nicht nothwen- weis't das Beispiel Bremens. Zudem, in wessen die Rhederei begünstigt werden? Doch wohl im Küstenstaaten, während die Nachtheile der Ueber- und die Nachwirkungen das Interesse des Ganzen den. Oder soll der Vorschlag Möser's wieder aufge- erden, soll jede der binnenländischen Städte ihr Schiff er Seehäfen ausrüsten und befrachten?

deutsche Flagge; wer freute sich nicht des Gedankens? e Kriegsmarine, zum Schutze dieser Flagge, hat man sonnen. Nichts ist unwürdiger, als daß Deutschland mal die Mündungen seiner eigenen Ströme zu schützen . Also laßt uns auch eine Kriegsmarine haben, in all- aber vor allen Dingen gebt uns die Mittel an, sie zu en. Der Beitritt der Hanseſtädte zum Zollverein wird ht schaffen, wird Flotten so wenig als Armeen »aus der stampfen.« Wer soll die Kosten tragen? Die Küsten- en? Das scheint nicht unbillig; doch steht dahin, ob Preu- sich entschließen wird, für eine Kriegsflotte dieselben An- gungen zu machen, wie für seinen Militair-Etat. Und eine iegsflotte muß bedeutend sein, oder sie ist schlimmer als gar ne. Es ist ein baarer Verlust, wenn (das Beispiel liegt nicht hr fern) Kriegsschiffe im Frieden verfaulen, im Kriege einem bermächtigen Feinde zur leichten Beute werden. Nur eine tarke Marine giebt wirksamen Schutz, eine mittelmäßige fordert die Gewalt heraus, und giebt der Gewalt das schlechtbewehrte Land preis in noch schlimmerer Art als das unbewehrte. Soll der Verein die Kosten tragen? Werden, wir sagen nicht in Sigmaringen oder in Schleiz, sondern in München und Dres- den, werden, nicht die Stände eine Marinesteuer bewilligen, son- dern die Regierungen den Ständen eine Marinesteuer ansinnen? Wie schön, wenn diese Einheit, dieses Gesammtgefühl, dieser Nationalsinn den Deutschen gegeben wäre; aber —

„o, daß Ihr von so ferner, ferner Zeit,
und nicht von morgen, nicht von heute sprecht!"

Digitized by Google

Doch laßt uns nicht ungerecht sein. Man behauptet nicht, der Beitritt der Hanseſtädte würde Wunder thun; man behauptet nur, er werde den Verein in den Stand ſetzen, Wunder zu thun.

II. Die Unterordnung der Hanseſtädte unter den Vereinszoll. Nachtheile für Deutſchland.

Aber dies iſt nur die eine Seite der Unterſuchung. Wird der Beitritt der Hanseſtädte zum Zollverein, und zum Vereinszolltarif, nicht auch Nachtheile für die Vereinsintereſſen mit ſich führen, und welche, und wie große? Laſſen wir einen Schriftſteller das Wort nehmen, der einem Vereinsſtaate angehört, und zu den Hanseſtädten, ſo viel wir wiſſen, in keiner perſönlichen Beziehung ſteht, der aber den Handel aus eigener Anſchauung, und nicht allein im verjüngten Maaßſtabe, kennt. Wir meinen H. F. Oſiander in ſeinen »Betrachtungen über den preußiſchen Zolltarif und deutſche Handelsintereſſen« (Stuttg. 1837). Wir theilen nicht Oſiander's Animoſität gegen Nebenius, welcher Letztere den Hanseſtädten von ihrem zukünftigen Beitritt alles Gedeihlichſte weiſſagt. Nebenius' Verdienſt in der allgemeinen Auffaſſung größerer Verhältniſſe, wenn man bedenkt, wo er ſchrieb und wann er für ſeine Heimath das Richtige erkannt, iſt ein ſo entſchiedenes, daß wir mit ihm über einen Irrthum nicht rechten wollen, den er mit Vielen theilt, der uns bei keinem Fremden überraſcht, und der ihm, da er der perſönlichen Anſchauung der Verhältniſſe entbehrte, ſehr viel weniger zum Vorwurf gereichen kann, als die Wahrheiten, die er geſagt hat, ihm Ehre machen. Aber wir theilen allerdings Oſiander's Ueberzeugung, daß der Beitritt der Hanseſtädte zum Vereinszoll indirecte, aber unausbleibliche Nachtheile für die deutſchen Intereſſen haben würde, durch welche die gleichfalls indirecten, und zum Theil entfernten oder ungewiſſen Vortheile mehr als aufgewogen werden.

Laſſen wir Oſiander ſelbſt ſprechen: »Der Handel der Hanseſtädte beſchränkt ſich nicht allein auf den Austauſch der deutſchen Erzeugniſſe gegen die Producte fremder Nationen; denn eine Menge der daſelbſt ſeewärts eingeführten Waaren wird wieder ſeewärts ins Ausland ausgeführt. Dieſer Geſchäftszweig, der ſogenannte Zwiſchenhandel, würde unter einer Zollgeſetzgebung,

Digitized by Google

wie die der Vereinsstaaten, gewiß sehr leiden, wo nicht ganz verschwinden, da derselbe zu seiner Bewegung völliger Handelsfreiheit bedarf. Vergebens würde man sich schmeicheln, diesem Uebel durch die Gestattung möglichst freier Niederlagen oder Entrepots abhelfen zu können. Sobald die Zölle nur einigermaßen bedeutend sind, ist zur Abwehrung von Unterschleifen eine strenge Aufsicht von Seiten der Zollbehörde in solchen Niederlagen erforderlich, woran sich gar mannichfache Formalitäten knüpfen, welche die zarten Nerven des Zwischenhandels nicht ertragen.... Wer mit der Natur des Handels vertraut ist, wird gewiß keinen Augenblick zweifeln, daß der hohe Schwung, den der Handel von Hamburg und Bremen genommen hat, nicht allein ihrer günstigen Lage, sondern auch der völligen Freiheit, die er daselbst genießt, zuzuschreiben ist. Unter andern haben einige französische Seeplätze für den transatlantischen Handel vielleicht eine bessere Lage als jene beiden deutschen Städte, und doch stehen sie gegen diese weit zurück. *) Wenn England bei dem Entrepotsystem einen sehr bedeutenden Zwischenhandel unterhält, so liegt der Grund davon in ganz besondern Verhältnissen, die nirgend anderswo in gleichem Grade zu finden sind. So weit wir zu urtheilen im Stande sind, so ist es auch nicht unwahrscheinlich, daß bei der Einführung der Zollgesetzgebung der Vereinsstaaten in Hamburg und Bremen manche reiche Handelshäuser sich aus den Geschäften zurückziehen würden, blos um den Unannehmlichkeiten zu entgehen, womit die Erfüllung der vielen Formalitäten dieser Gesetzgebung verbunden ist.«

Sind dies vielleicht nur Rücksichten auf den Wohlstand der Hansestädte selbst? Handelt es sich hier nur um ihr individuelles, ihr egoistisches Interesse? Nein, es handelt sich um die Bedingungen, unter welchen sie ihren Beruf erfüllen, unter welchen sie für Deutschland sein können, was sie sollen. Lassen wir auch darüber denselben Schriftsteller sich aussprechen. »Das Handelsinteresse der Vereinsstaaten beruht im Wesentlichen auf

*) Fügen wir hier das Beispiel hinzu, das derselbe Schriftsteller bei einer andern Gelegenheit hervorhebt: „Wie geringfügig sind nicht die directen Unternehmungen, von den holländischen Seeplätzen nach Havana und Brasilien, wo Holland keines Colonialmonopols genießt, gegen diejenigen, welche Hamburg und Bremen ebendahin machen!“

Digitized by Google

nichts Anderm, als auf der Gelegenheit, den Ueberfluß der einheimischen Natur- und Industrieproducte höchst möglich abzusetzen, und sich dagegen so billig als möglich fremde Gegenstände aller Art, deren man bedarf, zu verschaffen. Nach der Natur der Sache bietet sich die beste Gelegenheit zur Erreichung dieses doppelten Zweckes auf großen, an den Hauptströmen eines Landes gelegenen Märkten dar, welche Seehäfen sind und völlige Handelsfreiheit genießen. Man beraube diese Märkte ihrer Handelsfreiheit, und es kann nicht ausbleiben, daß sowohl der fremden Käufer als der fremden Verkäufer sich wenigere einfinden, wodurch sowohl der Absatz der inländischen Natur- und Industrieproducte, als der Ankauf der auswärtigen Handelsgegenstände nothwendig erschwert wird.... Was zu einem günstigen Resultate der Unternehmungen der Seestädte viel beiträgt, ist ein gutes Assortiment von Waaren, wobei öfters ausländische den inländischen beigefügt werden müssen; selbst in England und Frankreich bleibt dieser Gegenstand bei solchen Unternehmungen keineswegs unberücksichtigt. Nun wird aber ein solches Assortiment in einer großen Handelsstadt, welche völlige Handelsfreiheit genießt, sehr begünstigt, indem daselbst ein regelmäßiger Vorrath von fremden Waaren jeder Art ist. Die Vertauschung dieser Handelsfreiheit gegen das Zollsystem der Vereinsstaaten könnte daher nicht wohl anders als nachtheilig auf die transatlantischen Unternehmungen der Hanseſtädte einwirken, und mit diesen Unternehmungen ist die deutsche Industrie eng verbunden.... Eine Beschränkung der Unternehmungen nach transatlantischen Ländern würde auch die Folge haben, daß die Hansestädte die Producte dieser Länder weniger auf directem Wege erhalten, als dies bis jetzt stattgefunden hat, wodurch ihre Märkte nicht mehr so reichlich mit solchen Producten versorgt sein würden. Der Genuß völliger Handelsfreiheit ist nicht nur für den auf dem Platze wohnenden Kaufmann ein mächtiger Sporn zur höchsten Thätigkeit, sondern der fremde Geschäftsmann arbeitet auch am liebsten mit einem Platze, auf welchem er weiß, in seinen Unternehmungen niemals durch die bestehenden, in ihren Formalitäten öfters nicht genau bekannten Zollgesetze auf unerwartete Schwierigkeiten zu stoßen. Diese doppelte moralische

Digitized by Google

Wirkung hat gewiß auch nicht wenig dazu beigetragen, Hamburg und Bremen ein so großes Uebergewicht über andere Seeplätze, die eine eben so günstige Lage für den Welthandel haben, zu verschaffen. Indem, unter ganz gleichen Umständen, Aufträge vorzugsweise solchen Plätzen zufließen, finden die Gegenden, deren Handelsfactoren sie sind, auf denselben eine bessere und sicherere Gelegenheit zum gesammten Absatz ihrer Natur- und Industrieproducte, als auf andern Handelsplätzen.«

12. Soll darum die deutsche Seeküste in ihrer Absonderung verharren?

Nach diesen Betrachtungen scheint dieser Schriftsteller denn zu dem Schlusse zu kommen, daß der Verein nicht besser thun könnte, als die Hanseſtädte zu seinen Freihäfen zu erklären. Das würde freilich nichts Anderes heißen, als daß sie im Wesentlichen in ihrer jetzigen Stellung verharrten. Das scheint auch die Ansicht derjenigen Regierung zu sein, welche um die Gründung des Vereins das größte Verdienst hat, und von welcher, wie wir Grund haben zu glauben (was auch einige, selbst preußische Autoren von Zwang, »moralischem Zwang«, gedroht und gefabelt haben), der Anschluß der Hanseſtädte an den Vereinszoll niemals gewünscht oder erwartet worden ist.

Dennoch sind wir weit entfernt, zu glauben oder zu wünschen, daß die gegenwärtige Stellung der Städte zum Verein, welche in Wahrheit die des Auslandes oder gar keine ist, fortbestehen werde oder möge. Wir kommen darauf zurück, das heutige Verhältniß der deutschen Küstenländer zum Verein und des Vereins zu ihnen, als ein unnatürliches zu bezeichnen. Die Wechselverbindung zwischen dem Vereinsgebiet und der deutschen Seeküste ist eine nothwendige. Der Verein kann der Küstenländer so wenig entbehren, als sie ihrerseits des Vereins entbehren könnten mit seinem Ein- und Ausfuhrverkehr. Die Wechselverbindung aber muß nicht dem Zufall, nicht den wechselnden Entschließungen verschiedener Gesetzgebungen überlassen bleiben, sie muß vertragsmäßig festgestellt werden.

Ein Vertrag des Zollvereins mit der ganzen deutschen Seeküste ist (sofern der völlige Anschluß irgend eines der jetzt noch

Digitized by Google

draußenſtehenden Staaten problematiſch bleibt) das nächſte Ziel der beiderſeitigen, ſich ergänzenden, und darum in ſich einigen Intereſſen. Ein Tag lehrt den andern. Zu lange ohne Zweifel hat die Seeküſte nicht anders gedacht, als in ihrer Inſolirung, mit untereinander abweichenden Zollſyſtemen zu verharren. Zu wenig iſt, ſelbſt in dieſen letzten Jahren, die Bedeutung der großen Thatſache einer Einigung von 25 Millionen Deutſchen begriffen worden. Es iſt Zeit, daß es anders werde. An Erfahrungen, welche die kläglichen Folgen der Getrenntheit bei gleichartigen, nur in der Wechſelwirkung geförderten Intereſſen ins Licht ſetzen, hat es nicht ganz gefehlt. Eine königlich däniſche Verordnung erſchwert in dieſem Augenblicke den Verkehr zwiſchen Hamburg und Lübeck. Abgeſehen von dem daraus erwachſenden Rechtsſtreit, der, ſofern er auf poſitive Rechtsverhältniſſe ſich bezieht, mit dieſen Betrachtungen nichts zu thun hat, iſt der Thatbeſtand eine Erſcheinung, die man auf deutſchem Gebiet für unmöglich halten müßte, wenn ſie nicht wirklich wäre. Nur eine neue Ordnung der Dinge, eine vertragsmäßige Verſtändigung, kann der Wiederkehr ſolcher Erſcheinungen ein Ziel ſetzen. Wie kann Deutſchland jemals erwarten, als ſolches vom Auslande anerkannt zu werden, ſo lange die deutſche Seeküſte ſelbſt nur inſofern als eine Einheit betrachtet werden kann, als ſie vom Binnenlande als Ausland betrachtet wird?

13. Der Holländiſche Vertrag. — Belgien. — Die engliſchen Navigationsgeſetze.

Der preußiſch-holländiſche Handelsvertrag vom 21. Januar 1839 war vorzugsweiſe geeignet, das Bedürfniß, von dem wir reden, zum Bewußtſein zu bringen. Wir ſagen nicht, daß es der Fernſicht, der wachen Vorausſicht der Küſtenſtaaten zur beſondern Ehre gereicht, wenn ſie erſt ein ſolches Ereigniß erwarteten. Indeſſen, das Ereigniß war ſchlagend genug, um überall die geſpannteſte Aufmerkſamkeit zu wecken. Differenzzölle, ſo ſchien es, ſollten von Seiten des Zollvereins zu Gunſten einer nicht-deutſchen Macht in Anwendung geſetzt, eine nicht-deutſche Macht, nicht eben durch Nachgiebigkeit, noch weniger durch Entgegenkommen gegen deutſche Intereſſen ausgezeichnet, ſollte vor den deutſchen begünſtigt werden.

Digitized by Google

So schien es aber nur; daß es nicht wirklich so gemeint sein könne, mußte Jedem einleuchten, der, von andern Motiven abstrahirend, auch nur einsah, wie empfindlich die Interessen mehrerer Vereinsländer dadurch verletzt werden würden; wie in gedoppelter Weise die Fabrikanten darunter leiden würden; einmal die Raffinerien in den östlichen, vom Rhein fern abgetrennten Provinzen, die das Material zu so viel höhern Preisen beziehen müßten, und dann die Schlesier, denen die russische Durchfuhr zum chinesischen Markte gesperrt ist, wenn ihre Leinwand auch in Hamburg den gewohnten Abzug minder reichlich fände, was eine erste Folge der Beschränkung des hamburger Zuckergeschäfts sein müßte. Blieb für Den, der dies einsah, noch ein Räthsel, so löste doch dieses sich bald. Nicht nur dehnte die Cabinetsordre vom 10. April die Begünstigung des Lumpenzuckers auf die ganze Küste von Rotterdam bis Memel aus; sondern der 9. Art. des Vertrags selbst eröffnete die nahe Aussicht auf Unterhandlungen „mit andern Staaten," in Folge deren auch andere Zugeständnisse eine allgemeinere Ausdehnung, auch die übrigen Ungleichheiten eine Ausgleichung finden könnten.

Der Vertrag vom 21. Januar 1839 wird immer Epoche machen in der Geschichte der deutschen Handelspolitik. Einmal, es ist eine Ermäßigung einzelner Zollsätze. Die gewaltige Rolle, die der Zucker spielt, kann Niemand verkennen. Einige süddeutsche Regierungen, der Runkelrübe nicht über die Gebühr zugethan, hatten bekanntlich eine Herabsetzung des Eingangzolls gewünscht. Die finanziellen Resultate waren ihnen so günstig, daß sie keine große Gefahr in dieser Hinsicht liefen. Eher hätte Preußen aus diesem Gesichtspunkt Einwendungen vorbringen mögen. Aber Preußen bietet zur Ermäßigung die Hand. Preußen erwirbt sich, jenen Regierungen gegenüber, das Verdienst, auf ihre Wünsche einzugehen.

Das ist nicht Alles; es ist vielmehr das Wenigste. Preußen ergreift diese Gelegenheit, ein viel größeres, ein viel allgemeineres, ein selbständiges Verdienst an die Einwilligung in jene Wünsche zu knüpfen. Zum ersten Male wird mit einem Küstenstaat unterhandelt; mit einem nicht-deutschen, aber einem solchen, der Unterhandlungen gesucht hat. Wenn die deutsche Küste nur in-

Digitized by Google